

Altersgrenzen für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt

Ein Nachtrag zu „Sind die geltenden Altersgrenzen für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt zementiert? (GAN 4/2019)“

Vorsitzende Richterin des 9. Senats am Hessischen VGH, Monika Thürmer



Dass betroffene Piloten auf die eine oder andere Weise versuchen, sich auch nach Erreichen der maßgeblichen Altersgrenze die Möglichkeit einer Tätigkeit in der gewerblichen Luftfahrt zu erhalten, ist nachvollziehbar. In einem Fall, der in dem vorangegangenen Artikel angesprochen wurde¹, versuchte ein Pilot, sich durch Umschreibung seines ATPL(H) in eine PPL die Lehrberechtigungen für Hubschraubertypen zu erhalten, deren Führen eine ATPL oder CPL voraussetzt. Er war der Ansicht, dass es für die Verlängerung oder Erneuerung dieser Berechtigungen nur darauf ankomme, dass er überhaupt im Besitz irgendeiner Pilotenlizenz ist. Damit konnte er sich aber auch in dem Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht durchsetzen.

In seiner noch im vergangenen Jahr getroffenen Entscheidung ist das Bundesverwaltungsgericht der Ansicht des Klägers nicht gefolgt. Es wurde vielmehr bestätigt, dass durch eine solche Umwandlung die Lehrberechtigung TRI(H) und die Prüferberechtigung TRE(H) für die Hubschraubertypen SA365/365N, R22 und R44 nicht erhalten bleiben. Auch nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts dürfen diese Berechtigungen dann nicht verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber nur noch Inhaber einer Privatpilotenlizenz ist. Bei Verlängerung dieser Berechtigungen wird nämlich wie bei einer Neuerteilung eine Berufspilotenlizenz verlangt².

Der Streit um diese Frage ist auch der Systematik und Begrifflichkeit in der maßgeblichen EU-Verordnung³ geschuldet. Dort werden in einem eigenen Abschnitt⁴ zunächst die allgemein geltenden Anforderungen aufgeführt, die für die Beantragung, Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen erfüllt sein müssen. Die Klärung der Frage, wann es sich um die Verlängerung oder die Erneuerung einer Berechtigung oder eines Zeugnisses handelt, ist dagegen einem weiteren Abschnitt über die jeweiligen Berechtigungen zu entnehmen⁵. Allerdings geht daraus recht eindeutig hervor, dass als "Erneuerung" (z.B. einer Berechtigung) die „administrativ getroffene Maßnahme“ gemeint ist, die nach Ablauf einer Berechtigung oder eines Zeugnisses vorgenommen wird und dem Zweck der Erneuerung des mit der Berechtigung oder dem Zeugnis verbundenen Rechts um einen weiter festgelegten Zeitraum dient. Als "Verlängerung" (bspw. einer Berechtigung) wird diese administrativ getroffene Maßnahme dagegen immer dann bezeichnet, wenn sie innerhalb des Gültigkeitszeitraums einer Berechtigung oder eines Zeugnisses erfolgt. Beides setzt jedoch voraus, dass der Betroffene die beantragte Berechtigung noch besitzt, und für das Bundesverwaltungsgericht ging daraus deutlich hervor, dass es sich in diesen Fällen nicht um eine Ersterteilung (der jeweiligen Berechtigung) handelt. Da der Ordnungsgeber aber für alle diese Fälle den Begriff des „Bewerbers“ verwendet, wird auch deutlich, dass mit diesem Begriff eben nicht nur der Bewerber um eine Ersterteilung gemeint ist⁶.

Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Auslegung der Vorschriften über die Erneuerung und Verlängerung von Berechtigungen aber zusätzlich durch die schon mehrfach angesprochenen Überlegungen zur Sicherheit der Luftfahrt gestützt. Diese ergeben sich u.a.

aus den Erwägungsgründen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, die ihrerseits der weiteren Konkretisierung der Anforderungen nach der (Grund-)Verordnung dienen, die wiederum die zum Erreichen der Ziele auf dem Gebiet der Sicherheit der Zivilluftfahrt notwendigen Mittel vorsieht. Daraus ergibt sich die Anforderung, dass Lehrberechtigte für Musterberechtigungen Inhaber einer Lizenz für Berufspiloten (CPL), für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) oder für Verkehrspiloten (ATPL) sein müssen. Das ist auch geeignet, ein hohes Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt zu gewährleisten, da der Bewerber für diese Lizenzen nicht nur weitergehende theoretische Kenntnisse nachweisen müsse als für eine Privatpilotenlizenz, sondern auch in der praktischen Prüfung höhere Anforderungen gestellt werden⁸. Außerdem ist für die CPL, MTPL und ATPL ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 erforderlich, während für die Ausübung der mit einer Privatpilotenlizenz verbundenen Rechte ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 genügt⁹. Ferner darf ein Pilot ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr und zum Transport von Fluggästen nur betreiben, wenn er seine fortlaufende Flugerfahrung nachweist¹⁰. Diese Anforderungen rechtfertigen deshalb die Annahme, dass der Inhaber einer CPL, MPL oder ATPL über weitergehende körperliche Fähigkeiten und über eine umfangreichere fortlaufende Flugerfahrung verfügt als der Inhaber einer Privatpilotenlizenz. Ferner stellte das Bundesverwaltungsgericht fest, dass diese Fähigkeiten für die Ausbildung und Prüfung von Flugschülern von besonderer Bedeutung sind und dies insbesondere für die größeren und technisch komplexeren Hubschraubertypen gelte. Diese Tätigkeit und damit verbunden ihre Bedeutung für die Sicherheit des Luftverkehrs unterscheidet sich aber nicht danach, ob der Antragsteller seine Tätigkeit als Ausbilder auf der Grundlage einer Ersterteilung oder aber nach einer Verlängerung oder Erneuerung der Lehrberechtigung ausüben will. Ein weiteres Argument ergibt sich für das Bundesverwaltungsgericht daraus, dass Lehrberechtigungen nur für einen Zeitraum von drei Jahren gültig sind¹¹ und auch vor Erreichen des 65. Lebensjahres nur verlängert oder erneuert werden können, wenn der Bewerber weiterhin Inhaber einer CPL, MPL oder ATPL ist.

1) vorangegangene Entscheidung des Hess. VGH vom 18.10.2018 - 9 A 1844/17 -, juris

2) BVerwG, Urteil vom 05.12.2019 - 3 C 17/18 -, juris

3) Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

4) FCL.015

5) FCL.010

6) BVerwG, a.a.O., juris Rn. 16 f.

7) BVerwG, a.a.O., juris Rn. 23

8) FCL.235 i.V.m. Anlage 4 <PPL>, FCL.415.A i.V.m. Anlage 5, FCL.520.A i.V.m. Anlage 9 <ATPL>

9) Anhang IV [Teil-Med] MED.A.030 Buchst. c Nr. 2 und 4

10) FCL.060 Buchst. b

11) FCL.940



Abb. 1: Boeing B747-8 D-ABYT im Retrodesign von 1969 © Photographer: Tim Stake

Auch dass das Bundesverwaltungsgericht - im Unterschied zur Vorinstanz - in dem vom Piloten selbst gestellten Antrag auf Umwandlung der ATPL(H) in eine PPL eine mittelbare Ungleichbehandlung wegen des Alters sieht, weil dieser nicht aus freien Stücken gestellt wurde, sondern allein durch das Erreichen der Altersgrenze veranlasst war, führte nicht zum Erfolg der Revision. Wie nach der schon dargestellten bisherigen Rechtsprechung¹² nicht anders zu erwarten war, sind auch nach dieser Entscheidung die damit verbundenen Einschränkungen nach Art. 52 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta gerechtfertigt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat auch für den im vorliegenden Fall streitigen Verlust von Lehr- und Prüferberechtigungen festgestellt, dass die im Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 5. Juli 2017 in der Rechtssache Fries¹³ angeführten Rechtfertigungsgründe auch auf diesen Fall übertragbar sind¹⁴. Da die Ausbildung für den Erwerb einer Musterberechtigung auch im Luftfahrzeug selbst stattfindet, müsse der Ausbilder jederzeit in der Lage sein, während des Fluges nötigenfalls korrigierend einzugreifen. Er müsse daher auch über die dafür erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit sowie eine weiter fortlaufende Flugeraufklärung mit dem Fluggerät verfügen. Die Notwendigkeit eines Eingreifens könne sich während eines Prüfungsfluges insbesondere deshalb ergeben, weil Gegenstand sowohl der Ausbildung als auch der Prüfung nicht nur der "normale" Flugbetrieb, sondern auch das Verhalten in Notfallsituationen sei. Außerdem könnten Mängel, die aufgrund von altersbedingten Defiziten des Lehrberechtigten und/oder Prüfers bei der Ausbildung bzw. Prüfung von Berufspiloten aufgetreten sind und zu einer Fehleinschätzung von dessen Eignung geführt haben, gravierende Risiken bei der späteren Pilotentätigkeit des Auszubildenden bzw. Prüflings hervorrufen. Die spezifischen Gefahren, die bei der Ausbildung und Prüfung von Flugschülern in der Luft entstehen können, rechtfertigen es deshalb auch aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts, insbesondere an die körperlichen Fähigkeiten und die aktuelle Flugpraxis eines Ausbilders und Prüfers höhere Anforderungen zu stellen als an jene eines sonstigen Piloten¹⁵.

Dabei wurde erneut bestätigt, dass der Gerichtshof der Europäischen Union dem Unionsgesetzgeber ein weites Ermessen im Hinblick auf komplexe Fragen medizinischer Art zugesteht, wie derjenigen, ob bei Personen, die ein bestimmtes Alter überschritten haben, besondere für die Ausübung einer Tätigkeit erforderliche körperliche Fähigkeiten nicht vorhanden sind. Bei Ungewissheiten bezüglich der Existenz oder des Umfangs von Risiken für die menschliche Gesundheit können Schutzmaßnahmen getroffen werden, ohne abwarten zu müssen, bis das Vorliegen und die Schwere dieser Risiken in vollem Umfang nachgewiesen sind¹⁶.

12) s. GAN 4/2019, S. 8 ff.

13) C-190/16, juris

14) BVerwG, a.a.O., juris Rn. 42

15) BVerwG, a.a.O., Rn. 44

16) EuGH, a.a.O., Rn. 59

GETESTET VON
FLIEGER MAGAZIN



PERMANON

IHR ANSPRECHPARTNER
FÜR HOCHWERTIGE PFLEGEPRODUKTE




PERMANON GMBH WINTERSTETTEN 53, 88299 LEUTKIRCH
TEL. 07567-1563 • FAX. 07567-1031 • EMAIL INFO@PERMANON.DE

WWW.PERMANON.DE

Mit anderen Worten: an der typisierenden Festlegung einer Altersgrenze unabhängig von der Konstitution und Kondition und daraus folgend der aktuellen medizinischen Tauglichkeit ist nicht zu rütteln.

Etwas differenzierend hat der Europäische Gerichtshof zwischenzeitlich auch in dem gleichfalls schon angesprochenen Verfahren aus Italien entschieden, in dem die dort national vorgesehene Altersgrenze von 60 Jahren problematisiert wurde¹⁷. Dabei ging es um eine Pilotentätigkeit für die DQ und damit um eine Fluggesellschaft, die für die Geheimdienste des italienischen Staates vertrauliche Tätigkeiten zum Schutz der nationalen Sicherheit ausübt¹⁸. Das vorliegende italienische Gericht hatte die Klage, die gegen die automatische Beendigung des Arbeitsverhältnisses gerichtet war, damit abweisen wollen, dass die von DQ verwendeten Luftfahrzeuge nach nationalem Recht den Luftfahrzeugen des Staates gleichzustellen seien und aufgrund dieser Einstufung das Arbeitsverhältnis der bei DQ beschäftigten Piloten den Sonderbestimmungen des DPCM unterliege. Diese sehen u. a. die automatische Beendigung des Arbeitsverhältnisses bei Vollendung des 60. Lebensjahrs vor¹⁹, und dem Europäischen Gerichtshof wurden die Fragen vorgelegt, ob diese Regelung des DPCM der VO Nr. 1178/2011 entgegensteht, soweit diese die Altersgrenze im gewerblichen Luftverkehr auf 65 Jahre festlegt, sowie hilfsweise für den Fall, dass die VO (EU) 1178/2011 gar nicht anwendbar ist, ob die Regelung gegen das Verbot von Diskriminierungen wegen des Alters nach der Richtlinie 2000/78 und nach Art. 21 Abs. 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verstoße.

Der Europäische Gerichtshof legte seiner Entscheidung zugrunde, dass die VO (EU) 1178/2011 wegen des Zeitpunkts des Inkrafttretens der geltenden Regelung nicht anwendbar ist. Für die Frage nach der Altersdiskriminierung wurde davon ausgegangen, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung zum einen die Flugsicherheit und zum anderen den Schutz der nationalen Sicherheit sicherstellen und damit ein angemessenes Sicherheitsniveau der von DQ im Interesse der nationalen Sicherheit durchgeführten Flüge in staatlichem Auftrag gewährleistet werden soll²⁰. Der Gerichtshof hat dazu erneut festgestellt, dass derartige Maßnahmen, die auf die Vermeidung von Flugzeugunglücken durch Kontrolle der Eignung und der physischen Fähigkeiten der Piloten abzielen, damit menschliche Schwächen nicht zur Ursache derartiger Unfälle werden, unbestreitbar geeignet sind, die öffentliche Sicherheit im Sinne der Richtlinie 2000/78 zu gewährleisten²¹ und damit grundsätzlich der Einschränkung daraus folgender Rechte dienen können. Er sieht aber eine Festlegung der Altersgrenze, ab der Piloten ihrer beruflichen Tätigkeit nicht mehr nachgehen dürfen, auf 60 Jahre, obwohl die nationale und die internationale Regelung dieses Alter sonst auf 65 Jahre festlegen, für die öffentliche Sicherheit und den Schutz der Gesundheit im Sinne von Art. 2 Abs. 5 der Richtlinie 2000/78 nicht als grundsätzlich notwendig an²². Der Fall kann demnach aber deshalb anders zu beurteilen sein, weil die von DQ betriebenen Flüge zur Durchführung von Einsätzen im Zusammenhang mit

dem Schutz der nationalen Sicherheit dienen. Diese gingen im Allgemeinen mit größeren Gefahren einher als der gewerbliche Luftverkehr, da im Unterschied zu Verkehrspiloten die Piloten von DQ gewöhnlich unter schwierigen oder gar extremen Bedingungen tätig würden²³. Das vorliegende nationale Gericht wird deshalb unter Berücksichtigung aller Umstände zu prüfen haben,



Abb. 2: 747-8 Sunset © Photographer: Oliver Roesler

ob die im Ausgangsverfahren in Rede stehende nationale Regelung unter Berücksichtigung der besonderen Art der von DQ ausgeübten Tätigkeiten und der an die bei diesem Unternehmen beschäftigten Piloten gestellten körperlichen Anforderungen für die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Sinne von Art. 2 Abs. 5 der Richtlinie 2000/78 notwendig ist²⁴.

Fazit nach diesen neuesten Entscheidungen: eine weitere Zementierung der für Piloten im gewerblichen Luftverkehr geltenden Altersgrenzen, wonach grds. ab 60 Jahre eine Tätigkeit nicht mehr allein ausgeübt werden darf²⁵ und ab 65 Jahre nur noch Leer-, Überführungs- und Prüfungsflüge ermöglicht werden.

17) Gennaro Cafaro / J. DQ, Rechtssache C-396/18, zit. nach juris

18) gemäß Art. 25 der Legge n. 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto (Gesetz Nr. 124 über das Informationssystem für die Sicherheit der Republik und die Neuregelung der Klassifizierung geheimer Daten) vom 3. August 2007 (GURI Nr. 187 vom 13. August 2007, S. 4)

19) EuGH, Urteil vom 07.11.2019 - C-396/18 -, juris Rn. 22

20) EuGH, a.a.O., Rn. 38

21) EuGH, a.a.O., Rn. 47

22) EuGH, a.a.O., Rn. 50

23) EuGH, a.a.O., Rn. 53 ff.

24) EuGH, a.a.O., Rn. 56, 70

25) und nicht, wie es im Ausgangsartikel (GAN 4/2019, S. 8) missverständlich und damit fehlerhaft hieß, nur noch als Co-Pilot. (Dank an den Hinweis einer aufmerksamen Leserin!)

© Monika Thürmer